

Linquenda - Rieks Hamminga Foto: Henk Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 63 December 2011

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Henk Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB) en Henk Bos (HB).

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2011
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Hoe zo een special

Tijdens onze bezoeken aan schepen valt het elke keer weer op dat er nogal willekeurig gewerkt wordt. Zolang als je als eigenaar-schipper alleen aan boord bent zullen de risico's voor je zelf zijn. Ben je met meerdere personen aan boord dan is er de verantwoording voor de ander en hier horen ook de andere vaarweg gebruikers bij, ook voor de schipper.

Nederlanders zijn er goed in om deze verantwoording te negeren en zijn gespecialiseerd in improviseren. Dit heeft soms verstrekkende gevolgen en daar kun je je hele leven last van hebben.

Systematisch en geborgd werken kunnen de risico's aanmerkelijk verkleinen. In het verhaal over papieren aan boord geven we aan welke documenten door de verantwoordingsdrager gerealiseerd dienen te worden voor ieders veiligheid. Deze special wil daar een bijdrage aan leveren door hier een aanzet te geven met onder andere een procedure "Machinekamer".

Henk Bos

Inhoud nummer 63

Wat is voordeliger, gas of elektrisch koken.

Heel vaak hoor ik de kreet: Wij hebben geen gas, wij koken elektrisch! Of als ik kom kijken: Het gas gaat van boord, er komt een grote generator!
Elke keer als ik dat hoor denk ik "niet goed nagedacht".
Het is namelijk behoorlijk onvoordelig om elektrisch te koken.
We zullen een klein voorbeeldje voor **huis** gebruik geven.
Neem de afrekening van het energiebedrijf en tel al de verschillende bedragen (levering, aansluiting, transport enz.) bij elkaar op. Het vastrecht van gas en elektriciteit kan buiten beschouwing gelaten worden omdat ze niet veel verschillen: € 101 voor elektriciteit en € 115 voor gas per 365 dagen. Zo komen we op
* elektriciteit: € 0,22 per kWh (in 2011)
* gas: € 0,62 per m³
Nu dit even omrekenen tot gelijke waarden, in dit geval de hoeveelheid energie in MegaJoule (MJ).

Elek: 1 kWh = 1000 Wh = 3.600.000 Wsec = 3.600.000 J = 3.6 MJ
Gas: 1m³ = 31.7 MJ
(zie, tabellenboekje MBO natuurkunde)

Voor het koken van een liter water heb je een bepaalde hoeveelheid energie nodig, die geleverd moet worden door hetzij gas, hetzij elektriciteit. De hoeveelheid benodigde energie is echter gelijk in beide gevallen.
Elek: 22 cent / 3.6 MJ = 6.11 cent / MJ
Gas: 62 cent / 31.7 MJ = 1.95 cent / MJ
Conclusie: Elektriciteit is 3 x zo duur als gas.
Het rendement bij het koken op gas is lager en geeft beduidend meer verlies dan elektriciteit. Met name bij het koken, zal bij gas een deel van warmte langs de pan stromen. Dit is te meer het geval wanneer je een kleine pan op een grote pit zet.
Dit geldt bij elektrische kookplaten ook wel, maar in mindere mate. MAAR zelfs als éénderde van de gas-warmte verloren gaat, dan is gas nog steeds de helft van de prijs van elektriciteit.

Aan boord

De berekening voor propaan
Een Shell propaan vulling kost € 28,85 per 10,5 kg of wel € 2,75 per kg. 10,5 kg xde dichtheid van propaan (0,510) is 20,58 liter. Per liter kost propaan dan 1.40 €. Eén liter vloeibaar gas levert ± 260 liter propaangas op.
Voor een m³ is 3,84 liter gas nodig à 1,40 = € 5,38.
De calorische waarde van handelspropaan = 95 MJ per m³.
1 MJ kost 5,38/95 = 0,056 €

Gasolie
Diesel Oil automotive 35,86 - 38.6 MJ per liter. Een liter kost bij de pomp circa 1,35 €, zodat een MJ diesel 1,35 / 37 = 0,036 cent. Het rendement van een dieselmotor is 25 a 30% zodat de prijs van een MJ 3 à 4 keer zoveel wordt en 0,126 € bedraagt.
De uurkosten van de generator komt hier nog bij zodat de prijs van een MJ ongeveer 0,25 € wordt.
Conclusie: Elektriciteit is 5 x zo duur als gas en hoogstwaarschijnlijk nog meer i.v.m. ongunstige belasting.

Scheepspapieren



Voor de schipper:

ICC: Wanneer het schip een lengte van 24 meter of meer heeft is het ICC verplicht.
Het ICC is een internationale variant van het Nederlandse Vaarbewijs. Het ICC is in veel Europese landen verplicht.
Er zijn drie soorten ICC's.
Deze worden uitgegeven door de VAMEX.
* ICC Binnenwateren
* ICC Kustwateren
* ICC Kust- en Binnenwateren
Het ICC is tegenwoordig geïntegreerd in het vaarbewijs document.

Vaarbewijs: in Nederland is een vaarbewijs verplicht als uw boot langer is dan 15 meter en/of sneller kan varen dan 20 km per uur. Er zijn drie soorten vaarbewijzen, klein vaarbewijs voor schepen t/m 24,99 m. Van 25 t/m 39,99 m lengte is het beperkt groot vaarbewijs verplicht. Vanaf 40 m lengte is een groot vaarbewijs verplicht. De drie vaarbewijzen kunnen onder verdeeld worden in rivieren, kanalen en meren of alle binnenwateren.
Meer informatie leest u op www.vamex.nl of http://www.cbr.nl/10650.pp.

Groot Pleziervaartbewijs: in Nederland is per 1 juli 2009 voor pleziervaartuigen van 25 tot 40 meter lengte het beperkt groot vaarbewijs verplicht. Het groot pleziervaartbewijs is een vrijstellingsbewijs voor het beperkt groot vaarbewijs en uitsluitend bedoeld voor recreatieve vaart. Het wordt afgegeven op basis van een klein vaarbewijs 2 en het behalen van het examen CWO Groot Motorschip. De overgangsregeling voor bezitters van een klein vaarbewijs is inmiddels verlopen. Bezitters van een MBL M3 of een (beperkt) groot vaarbewijs kunnen nog wel een groot pleziervaartbewijs bij de VAMEX aanvragen. Het examen (theorie- en praktijk) wordt afgenomen door de VAMEX.
Meer informatie leest u op www.vamex.nl.

Sport/Rijnpatent: iedereen die op de Rijn wil varen, met een boot langer dan 15 meter en boven het Spijksche Veer (vanaf de staatsgrens) moet in het bezit zijn van een "Sportpatent". Deze verplichting geldt internationaal.
Meer informatie vindt u op www.cbr.nl.

Bedieningscertificaat: om een maritieme zendinstallatie te mogen gebruiken hebt u een bedieningscertificaat nodig. Er zijn drie soorten bedieningscertificaten: Basiscertificaat marifonie, Marcom A en Marcom B. Voor gebruik op de binnenwateren is meestal het basiscertificaat marifonie voldoende.
Zie www.agentschap-telecom.nl.

Radarpatent: de persoon, verantwoordelijk voor de navigatie, van een 'op radar' varend schip, moet in het bezit zijn van het radarpatent. De kandidaat moet in het bezit zijn van groot of klein vaarbewijs, of het rijnpatent.
Zie www.stc-bv.nl.

NB. Een jachtenradar is in NL alleen toegelaten op de ruime binnenwateren en op zee. Een binnenvaartradar mag ook op pleziervaartuigen worden ingebouwd. Het moet dan echter wel aan de eisen voor radar voor de binnenvaart voldoen.

Radarwaarnemer: is het radarpatent voor de radarbediening op de binnenwateren bedoeld. Op zee zijn er andere diploma's:
- radarwaarnemer ruime wateren
- radarnavigator

Radarwaarnemer ruime wateren is voor de pleziervaart de meest geschikte opleiding. Radarnavigator is meer bedoeld voor 1e stuurlui en kapiteins. Voor de pleziervaart wordt de opleiding radarwaarnemer ruime wateren het meest aanbevolen. In deze officiële opleiding aan de zeevaartschool, leert u alles wat met een radar (on)mogelijk is. Na deze cursus kunt u veilig varenop de radar. De opleiding is voor de pleziervaart niet verplicht, maar voor iedereen met een jachtenradar aan boord, zeer aan te raden. Voor het volgen van de opleiding is een marifoonbedieningscertificaat (basis, Marcom-A of B) verplicht.

Regels voor het varen bij Scouting
Om in Scoutingverband te varen gelden de hierna volgende regels. Daarbij wil Scoutingverband zeggen dat er gevaren wordt door en met leden van de vereniging Scouting Nederland of in een boot of schip dat eigendom is van een groepsstichting van een groep die is aangesloten bij de vereniging Scouting Nederland:

* een schip mag varen indien dit behoorlijk is bemand en onder leiding staat van een lid van Scouting Nederland, dat in het bezit is van de vereiste machtiging bootleiding (MBL);
* indien voor het varen met een bepaald schip het vaarbewijs verplicht is, dient degene die het betrokken MBL bezit tevens in het bezit te zijn van een vaarbewijs;
* indien er met een M3 schip gevaren wordt moet, naast de schipper die in het bezit is van het MBL M3 en vaarbewijs, ook iemand aanwezig zijn die in het bezit is van het certificaat Motordrijver;
* de bemanning dient minstens 50 meter gekleed te kunnen zwemmen of moet een reddingvest aan hebben. Er dient voor ieder bemanningslid altijd een reddingvest aan boord aanwezig te zijn;
* met het schip mag slechts worden gevaren, als het voor dat jaar, door of namens de Nautisch Technische Commissie is goedgekeurd voor het betreffende vaargebied.
Zie ook http://www.ra4.nl/files/ntr08.pdf.

MBL M3, De machtiging bootleiding M3 wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan de volgende voorwaarden voldoen: zij hebben het diploma CWO Groot Motorschip gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met motorschepen langer dan 25 m tot maximaal 39,99 m te varen.
Voor schepen met een lengte van 40 m of meer is een groot vaarbewijs verplicht.

De kandidaat heeft tevens een marifoonbedienings-certificaat. Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG er mee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd.
Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

Certificaat Motordrijver: het certificaat Motordrijver wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die het certificaat motordrijver gehaald hebben en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om de technische aspecten van motorschepen langer dan 25 meter te beheren.
Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor de technische aspecten van een schip dragen.
Het certificaat Motordrijver wordt verstrekt aan personen die beschikken over praktische en theoretische kennis om de motoren en hulpwerktuigen aan boord van een schip te laten werken en te onderhouden.
Met schepen vallende in de groep M3 mag bij Scouting Nederland alleen gevaren worden, wanneer er naast iemand met de MBL M3 ook iemand met het certificaat Motordrijver aan boord is.

Dienstboekje: in een dienstboekje worden de reizen aangetekend van iemand die beroepsmatig vaart als lid van de dekbemanning op de binnenwateren. Naast het aantekenen in het dienstboekje moeten de reizen en de namen van de bemanning ook worden aangetekend in het Vaartijdenboek. Ieder jaar moeten zowel het vaartijdenboek als het dienstboekje worden gestempeld door de daartoe aangewezen dienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of een soortgelijke dienst in het buitenland. Alleen zo kan vaartijd op beroepsmatige vaart worden erkend. Op basis van de vaartijd van het dienstboekje kan examen worden gedaan voor het groot vaarbewijs of het grote rijnpatent.

Een dienstboekje wordt afgegeven na een medische keuring (ogen, oren en algemeen).
Het dienstboekje is een verplicht document voor bemanningsleden die werkzaam zijn in de binnenvaart. Bemanningsleden die in het bezit zijn van een Groot- of Rijnschipperspatent zijn hierop een uitzondering.
Zij hebben het dienstboekje alleen nodig voor de gedeelten van de Rijn waarvoor uitbreiding wordt aangevraagd.
Het dienstboekje vermeldt de gegevens van het bemanningslid en zijn bevoegdheid. Bij controle door het bevoegd gezag moet dit boekje getoond worden.
Het dienstboekje is een mogelijkheid om legaal vaartijd aan te tonen voor bijv. het groot vaarbewijs.
Wel dient het dienstboekje dan jaarlijks 'afgestempeld' te worden en tesamen met het vaartijdenboek getoond te worden.

CWO diploma's: de Stichting CWO is een samenwerkingsverband van de ANWB, Watersportverbond en de Hiswa. Deze stichting stelt zich tot doel een uniform diplomasysteem voor vrijwillige vaaropleidingen in te richten en in stand te houden. Zo zijn er diploma's voor bijna elke watersportdiscipline.
Naast deze diploma's voor watersporters zijn er ook opleidingen en diploma's voor instructeurs en examinatoren in elke tak van watersport. Bovendien wil de CWO de kwaliteit van de vaaropleidingen in Nederland waarborgen en die kwaliteit zichtbaar maken voor de watersporters.
De CWO is van mening dat plezier in watersport pas kan ontstaan na een goede opleiding. Bij de vaarscholen en verenigingen kunnen opleidingen gevolgd worden in de onderstaande disciplines:

- kielboot (de meest gevolgde opleiding in kleine open zeilboten)
- jeugdzeilen
- zwaardboot
- windsurfen
- catamaranzeilen
- motorbootvaren
- kajuitjachtzeilen
- zeezeilen
- buitenboordmotor
- roeien
- kite-surfen
- groot motorschip

Deze opleidingen kunnen gevolgd worden op consumentenniveau CWO I t/m III en op instructeursniveau IV aangevuld met stages tot Instructeur A, B en Opleider. Het bijzondere in het CWO-systeem is het gebruik van CWO-vorderingenstaten waarmee een gevolgde opleiding eenvoudig bij elke andere CWO-locatie voortgezet kan worden.

Het CWO-systeem kent vele diploma's. In principe heeft elke discipline drie diploma's. Diploma I geeft aan dat alle basisvaardigheden zijn geleerd. Diploma II betekent dat er onder normale omstandigheden zelfstandig gevaren kan worden. Diploma III wil zeggen dat men tot en met windkracht zes kan zorgen voor een veilige vaart voor schip en bemanning.
Van elk diploma bestaat ook een vorderingenstaat. Als een cursist de opleiding verlaat terwijl deze nog niet aan alle eisen van het diploma voldoet, wordt een vorderingenstaat meegegeven. Hierop staat aangegeven aan welke eisen wordt voldaan, zodat ook duidelijk is aan welke onderwerpen nog gewerkt moet worden.

Doordat het CWO-systeem een landelijke dekking kent, kan aansluitend op een diploma of een vorderingenstaat de opleiding op een andere vaarschool/vereniging (met die discipline in het opleidingspakket) vervolgd of aangevuld worden. De geldigheidsduur van de theorie-eisen op een vorderingenstaat is 18 maanden. De praktijkeisen op een vorderingenstaat hebben een maximum geldigheidsduur tot aan de eerstkomende jaarwisseling. Hiermee wordt aangegeven dat de praktijk in één seizoen moet worden afgerond.
Van alle disciplines zijn boekjes beschikbaar met meer gedetaileerde informatie over toelatingseisen etc. Deze boekjes zijn te bestellen op het CWO-secretariaat of u kunt ze downloaden in pdf formaat. Eenmaal behaalde diploma's blijven levenslang geldig.
www.cwo.nl

Voor het schip:

ICP: dit is een eigendomsbewijs dat door heel Europa bekend is en wordt geaccepteerd.
Het Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen, is een officieus eigendomsbewijs.
Het ICP is een door de Europese gemeenschap erkend document. Op het document staan de gegevens van de eigenaar en de boot vermeld.

Vlaggebrief: vlaggebrieven worden per 1 januari 2006 niet meer uitgegeven. Het document is vervangen door het ICP.

Zeebrief/Kadaster: u kunt uw boot laten registeren in het (zee)schepenregister van het Kadaster. Afhankelijk van de soort registratie ontvangt u een zeebrief (wereldwijd geldig) of een certificaat (geldig in Europa). Als u één van beide documenten heeft, is een ICP niet nodig.
Meer informatie vindt u op www.kadaster.nl.

Koopovereenkomst: schepen met een brandmerk moeten worden geleverd door het opmaken van een notariële akte. Doet men dit niet en levert de verkoper het schip door alleen de sleutels te overhandigen, dan wordt de koper slechts economische eigenaar. De juridische eigenaar blijft degene die in het Scheepsregister als eigenaar bij dat brandmerk staat vermeld.
Het brandmerk op een schip is het bewijs dat het schip is teboekgesteld bij het Scheepsregister van een Kadaster door deze teboekstelling is het schip een 'registergoed' geworden en registergoederen moeten door de verkoper en de koper worden geleverd met een notariële akte. Het is dus altijd van belang te controleren of er een brandmerk op het schip is aangebracht. Een brandmerk bestaat uit een nummer, de letter B van Binnenschip, de letters van de plaats van te boekstelling, en een jaartal.
Bijvoorbeeld: 12345 B Rott 1996, voor een schip dat bij het Kadaster te Rotterdam in het Scheepsregister staat.
Of 345 B Winsch 1927, voor een schip dat in 1927 in het toenmalige Scheepsregister van Winschoten te boek werd gesteld. Voordeel van een brandmerk op een schip is dat het op eenvoudige wijze in zekerheid kan worden gegeven aan een bank. Dit kan in de vorm van een hypotheek, vast te leggen met een notariële akte. Een hypothecaire geldlening heeft meestal een lagere rente dan andere vormen, zoals een persoonlijke lening of een doorlopend krediet.
In Nederland is het niet verplicht een koopovereenkomst aan boord te hebben. In het buitenland kan het wel verplicht zijn om een koopovereenkomst aan boord te hebben als teken van eigendomsbewijs. Ook als u niet via een notaris een pleziervaartuig koopt is het dus aan te raden om een koopovereenkomst op te maken.

Verzekering: In tegenstelling tot auto's zijn schepen niet wettelijk verplicht verzekerd. Toch is het zeer aan te raden om een schip te verzekeren. Hierbij is de keuze tussen WA, casco en all-risk. Vooral de aansprakelijkheid kan hoog oplopen. Met een verzekering weet u tenminste zeker dat u niet uw hele leven betaald wanneer er eenmaal iets is gebeurd.

De AVP: (aansprakelijkheidsverzekering particulieren) sluit aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door of met vaartuigen uit. Er worden wel een paar uitzonderingen gemaakt.
Meeverzekerd is (voor zover niet ergens anders verzekerd):
- schade door of met roeiboten, zeilplanken, kano's en op afstand bedienbare modelboten;
- letselschade door of met zeilboten met een zeiloppervlakte van ten hoogste 16 m2
(sommige maatschappijen dekken ook de zaakschade door kleinere vaartuigen of tot bepaalde maxima; dit geldt echter niet voor de AVP'92). Dit geldt echter niet als de boten zijn uitgerust met een (buitenboord)motor met een vermogen van meer dan 3 kW (ongeveer 4 pk);
- de aansprakelijkheid van een verzekerde als passagier van een vaartuig (passagiersrisico). Schade aan het vaartuig zelf toegebracht is primair gedekt, tenzij de opzichtclausule van toepassing is (bijvoorbeeld lenen, gebruiken etc.).
De dekking die de AVP voor vaartuigen biedt, is in alle andere gevallen subsidiair. Als men een vaartuig bezit, is het -gezien de beperkte aansprakelijkheidsdekking- meestal verstandig daarvoor een aparte verzekering af te sluiten.
In het buitenland kan het verplicht zijn om een verzekeringspolis aan boord te hebben.
Scouting Nederland adviseert om schepen die gebruikt worden binnen Scouting te verzekeren.
Wachtschepen kunnen het beste bij een scheepsverzekeraar verzekerd worden.

BTW Bewijs: als bewijs kan de oorspronkelijke rekening van het schip dienst doen.
Op de rekening moet apart het bedrag en percentage van de btw staan. U kunt ook een verklaring de douane gebruiken. Dit officiële document is in heel Europa bekend.
Sinds de regeling Omzetbelasting Binnenmarkt van de EU in januari 1993 in werking is getreden, mogen boten zonder opnieuw invoerrechten- en btw-afdracht in een ander EU-land ingevoerd en gebruikt worden. Ook mag u uw boot voor onbeperkte duur in een ander EU-land laten.
Voorwaarde is dat het schip in het land van herkomst is geregistreerd en dat de btw aantoonbaar in de EU is voldaan.
Als bewijs dat de btw over het schip is voldaan kan de oorspronkelijke rekening dienen.
Daarop moet apart het bedrag en percentage van de btw staan. Ook kunt u een zogenoemde btw-vrij verklaring van de douane gebruiken. Dit is een officieel douanedocument (het model is in heel Europa bekend), waarop de gegevens van het schip staan.
De douane verklaart hiermee dat het genoemde schip vrij is van btw-heffing. Er staan geen namen van eigenaars op en geen bedragen.
Bij de binnengrenzen van de EU vindt doorgaans geen controle meer plaats. U hoeft zich daar niet te melden voor grenspassage. Wel vindt steekproefsgewijze controle door de douane plaats. Overigens kan de douane overal controles houden, niet alleen aan de (lands)grenzen.
Aan de buitengrenzen van de EU (Schengenlanden) vindt normaal controle plaats en moet u zich melden voor controle van papieren en goederen.
Daarbij is in Schengenlanden (en veel andere landen) een bemanningslijst verplicht.

Certificaat van onderzoek: (CVO). Dit attest is verplicht wanneer uw schip 20 meter of langer of is het product van l x b x d meer dan 100. Dit attest is aan te vragen bij de scheepvaartinspectie. Op de Europese binnenwateren (dus ook op de Nederlandse binnenwateren) moeten vanaf 30 december 2008 de volgende schepen voorzien zijn van een certificaat van onderzoek:
* alle vaartuigen met een lengte van 20 m of meer
* alle vaartuigen waarvan het product van de lengte, de breedte en de diepgang meer dan 100 m3 bedraagt (dus ook korter dan 20 m)
* alle sleep- en duwboten ongeacht de lengte
* alle passagiersschepen (vervoer van meer dan 12 passagiers)
* drijvende inrichtingen

Dit betekent dat pleziervaartuigen van 20 meter lengte of meer aan technische eisen moeten gaan voldoen.
Voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter geldt dit alleen als het product van de lengte, de breedte en de diepgang groter is dan 100 m3. Als diepgang wordt bij pleziervaartuigen de diepgang van de romp zonder aanhangsels zoals de kiel, loefbijter, schroefraam etc. aangenomen.
Zie ook www.xs4all.nl/~bosq.

Meetbrief:
De volgende metingen kunnen worden uitgevoerd:
- Meetbrief regel 1: voor schepen met een laadvermogen van meer dan 20 ton die goederen vervoeren
- Meetbrief regel 2: voor schepen die een verplaatsing (toelading = verschil tussen geladen en leeg schip) hebben van meer dan 10 m³ die geen goederen vervoeren, bijvoorbeeld passagiersschepen, sleepboten, duwboten, werkboten etc
- Beuntabel. Een beuntabel geeft aan hoe groot de inhoud van het beun (= de laadruimte van een schip) is waardoor men kan bepalen hoeveel m³ lading er vervoerd kan worden
- Ruimmeting. Om de grootte van het ruim te weten

Voor pleziervaartuigen is de meetbrief regel 2 van toepassing. Er zijn echter bijzonder veel voormalige bedrijfsvaartuigen die nog voorzien zijn van een meetbrief regel 1, deze zijn niet meer geldig. Als een schip voorzien is van een meetbrief, moet deze geldig zijn. Een voormalig bedrijfsvaartuig eigenaar kan er voor kiezen om geen meetbrief meer nodig te hebben en het schip dus onder de 10 m3 verplaatsing te laten meten.
Deze meetbrief moet aan boord blijven om aan te tonen dat het schip geen meetbrief meer nodig heeft. Hij hoeft de meetbrief dan niet meer te laten verlengen/vernieuwen.
Bij wijziging van regel 1 naar regel 2 of andersom is altijd een nieuwe meetbrief noodzakelijk. Bij wijziging van gegevens (bijv. andere motor) is een wijziging van de meetbrief noodzakelijk.

Voor pleziervaartuigen is een meetbrief niet verplicht. Indien het schip nog een meetbrief heeft waarin het laadvermogen vermeld staat, is deze niet meer geldig omdat het schip niet langer lading vervoert. Meetbrieven met een laadvermogen zijn gebaseerd op regel 1. Voor schepen die geen lading vervoeren zoals pleziervaartuigen en sleepboten wordt regel 2 toegepast waarin de verplaatsing wordt vermeld. De verplaatsing is het verschil in m3 tussen de lege diepgang en de maximale diepgang.
Deze maximale diepgang mag zelf aangegeven worden maar niet verder rijken dan de maximale wettelijke diepgang op basis van vrijboordregels en veiligheidsafstand. Schepen met een verplaatsing groter dan 10 m3 zijn wel verplicht om een meetbrief te hebben. Een meetbrief volgens regel 2 is maximaal 15 jaar geldig.
Zie www.ivw.nl.

Vaartijdenboek: in het vaartijdenboek worden de vaartijden van het schip en de rusttijden van ieder lid van de bemanning genoteerd. Daarnaast staat er in dit boek een aantal gegevens over het schip, het aantal bemanningsleden en hun functie. Het vaartijdenboek is een verplicht document voor elk binnenschip of ander vaartuig dat zelfstandig op de binnenwateren vaart. Het boek wordt gebruikt voor controle van de vaar- en rusttijden en voor de controle van de dienstboekjes. Bij het vaartijdenboek hoort een verklaring van afgifte. Dit is een registratiekaart waarop staat hoeveel vaartijdenboeken er in de afgelopen jaren voor het schip zijn afgegeven. Pleziervaartuigen zijn vrijgesteld van de plicht om een vaartijdenboek aan boord te hebben.

Registratiebewijs: snelle motorboten (waaronder waterscooters en jetski's) moeten voorzien zijn van een registratiebewijs (BPR art. 8.01). Registratie is verplicht op vrijwel alle binnenwateren. Voor de Eems/Dollard, de Westerschelde, het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Grens-Maas is deze verplichting niet in het daar geldende scheepvaart-reglement opgenomen, maar kan een registratieplicht gelden op grond van een plaatselijke verordening. Geadviseerd wordt ook bij het varen op die wateren uw boot te laten registreren. De afgifte van het registratiebewijs wordt geregeld middels de Regeling registratie snelle motorboten 1997.
De registratie wordt geregeld door de Rijks Dienst voor het Wegverkeer (RDW) te Veendam, die tevens de registratie van kentekens van motorvoertuigen verzorgen.
De aangifte gaat via het postkantoor. Voor registratie zijn de volgende gegevens nodig:
- bootgegevens (rompnummer, merk, type, kleur)
- motorgegevens (merk, motornummer, vermogen in kW)
- persoonsgegevens
- gegevens vorige eigenaar
- overige boot- en motorgegevens (naam, lengte, breedte, soort, materiaal, ligplaats, type motor, brandstof, binnen- of buitenboordmotor)
- telefoonnummer aanvrager

Voor de registratie is een geldig legitimatiebewijs verplicht. Een aangifteformulier voor particulieren kan van internet gedownload worden. www.rdw.nl.
De geldigheid van registratiebewijzen, die zijn afgegeven vóór 1 maart 1995, vervalt met ingang van 28 februari 2000 (art. 3). Indien een geldig registratiebewijs is afgegeven door Duitsland, België of Engeland, dan behoeft voor het gebruik in Nederland geen nieuw registratiebewijs afgegeven te worden (art. 4).
Wanneer de snelle motorboot gebruikt wordt moet het registratiebewijs altijd aan boord zijn.
Als de snelle motorboot wordt verkocht, moet deze op naam van de nieuwe eigenaar worden gezet.
De overschrijving van het registratiebewijs moet plaatsvinden op het postkantoor.

De nieuwe eigenaar heeft hiervoor nodig:
- het ingevulde formulier 'Aanvraag registratie snelle motorboot';
- het reeds eerder afgegeven, originele registratiebewijs;
- een geldig, officieel legitimatiebewijs.
LET OP: Bij overschrijving van de snelle motorboot ontvangt men geen vrijwarings-bewijs!
Is het originele registratiebewijs niet meer aanwezig dan moet aangifte van de vermissing worden gedaan.
Is het registratiebewijs van de snelle motorboot verloren gegaan dan kan men bij de RDW een vervangend registratiebewijs aanvragen. Als de gegevens van de snelle motorboot of motor niet meer kloppen met de omschrijving op het registratiebewijs, dan moeten deze gegevens worden gemeld aan de RDW. Bijvoorbeeld bij de aankoop van een nieuwe motor of als de snelle motorboot van een andere kleur is voorzien. Bent u in het bezit van een beschadigd registratiebewijs, dan kunt u dit, samen met een verzoek om een nieuw bewijs, sturen naar bovengenoemd adres. Als u verhuist, kunt u uw nieuwe adres schriftelijk doorgeven aan de RDW. Vergeet daarbij niet het registratienummer van uw snelle motorboot te vermelden.

Logboek/scheepsjournaal: een logboek is een boek om logstanden in te schrijven. In een scheepsjournaal wordt veel meer opgeschreven dan alleen de logstanden.
Denk daarbij aan posities, tijden, manier van voortbewegen (zeil, motor), bijzonderheden, motorgegevens, aflezing van diverse instrumenten, weersituatie, etc. Het gebruiken van een scheepsjournaal is aan te raden op zeereizen.
In sommige landen is het verplicht. In de handel zijn verschillende scheepsjournaals. Daarnaast kunt u natuurlijk uw eigen scheepsjournaal samenstellen.

Bemanningslijst: dit is een lijst met alle gegevens van de bemanning van het schip.
Een bemanningslijst is een document waarop de gegevens van de opvarenden van het schip staan. In landen waar minder pleziervaart is dan in Nederland of waar de administratieve regels wat strakker zijn, is het aan te raden om dit document mee te nemen.
Bij aankomst gaat u met twee ingevulde lijsten naar de douane of havenmeester.
Eén exemplaar is voor de havenmeester. Het andere exemplaar neemt u, voorzien van stempel en handtekening van de havenmeester, mee terug aan boord. U kunt dan altijd laten zien waar u bent geweest en dat u zich heeft gemeld. Als u zich meldt bij de douane, heeft u de paspoorten en (eventuele) visa van alle bemanningsleden bij u evenals de bemanningslijst. Neemt u een bemanningslijst mee, zorg dan voor voldoende kopieën.
De bemanningslijst bestaat uit achtereenvolgens de scheepsnaam, de thuishaven en de nationaliteit (deze gegevens staan ook op het ICP en dergelijke).
Dan volgen de gegevens van de schipper: naam, geboortedatum en paspoortnummer. Daaronder staat van elke opvarende de naam, de geboortedatum en het paspoortnummer. De lijst wordt door de schipper ondertekend.

Reglementenboeken: van de vaargebieden waar regelmatig gevaren wordt dienen de vaarreglementen aan boord te zijn. Denk daarbij aan het BPR, RPR etc. Dit mag zowel in digitale vorm als in papieren vorm zolang het maar te allen tijden inzichtelijk is.

Radiocommunicatiedocumenten:
voor het gebruik van maritieme apparatuur heeft u in sommige gevallen een vergunning nodig. Soms kun u echter ook volstaan met een registratie.
Wat registreren?
Voor de volgende typen apparatuur is een registratie nodig:
· marifoons/portofoons
· middengolf- en kortegolfzendapparatuur
· mobiele satellietterminals (Inmarsat) met alarmeringsmogelijkheid binnen het GMDSS
· EPIRB's (noodradiobakens)
· AIS-transponders.
Alle maritieme radiozendapparatuur die verplicht gebruik maakt van automatische identificatie moet worden geregistreerd. Voor grote koopvaardij- en passagiersschepen is automatische identificatie op zee verplicht. Voor de pleziervaart en binnenvaart is automatische identificatie vrijwillig.

Apparatuur met vergunning:
voor PLB-radionoodbakens die werken op de 406 MHz geldt een vergunningplicht. Ook voor gebruik van apparatuur vanaf walstations is een vergunning nodig.
Het bewijs van registratie en het certificaat van bediening zijn aanwezig bij het radiozendapparaat. Voor Inland AIS is tevens een inbouwverklaring nodig. Voor een radar installatie is een verklaring omtrent inbouw en functioneren noodzakelijk evenals een bochtaanwijzer.
Zie www.agentschap-telecom.nl.
Het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart, algemeen en regionaal deel, is verplicht aan boord.
Daarnaast is het verplicht om de gebruikshandleiding van alle radiocommunicatie apparatuur aan boord aanwezig te hebben.

Olieafgifteboekje: als u beroepsmatig over de binnenwateren vaart, moet u een geldig olieafgifteboekje aan boord van uw schip hebben. In het olieafgifteboekje registreert u de hoeveelheid en het soort afval van uw schip.
U bent verplicht de scheepsafvalstoffen bij een erkende afvalontvangstvoorziening af te geven. De ontvanger tekent de ontvangst van het scheepsafval aan in het afgifteboekje.
U vraagt het afgifteboekje aan bij de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB).
Geen recht op een olieafgifteboekje hebben o.a.:
- pleziervaart (vallende onder de wet pleziervaartuigen);
- verenigingen (bijvoorbeeld scouting).

Uitzondering niet beroepsmatige schepen
Niet beroepsmatige schepen langer dan 20 mtr. die
- afhankelijk van het vaargebied (bijv. Rijn buiten Nederland)- toch verplicht zijn om een olieafgifteboekje in hun bezit te hebben, kunnen bij de SAB een boekje aanvragen. Op basis van wettelijke bepalingen is deze doelgroep uitgesloten van deelname aan de SAB-regeling.
Het olieafgifteboekje wordt daarom voorzien van een speciale groene stempel.
Zie
http://www.sabni.nl/paginas/3.3.1%20Olieafgifteboekje.html.

Bunkerverklaring: bij iedere afname van rode gasolie dient door het bunkerbedrijf een bunkerverklaring te worden opgemaakt.
De schipper ontvangt een afschrift dat hij tenminste zes maanden aan boord moet bewaren. Een ander afschrift blijft bij het bunkerbedrijf. Een bunkerverklaring is niet voor pleziervaartuigen bedoeld.

Blauwe/grijze pas FONV:
FONV staat voor Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen. In de FONV zijn alle organisaties gebundeld die zich inzetten voor het behoud van historische Nederlandse vaartuigen. De FONV behartigt de algemene belangen van deze behoudsorganisaties, initieert, coördineert en stimuleert gezamenlijke activiteiten. Eigenaren van authentieke schepen kunnen geen lid worden van de FONV maar wel van een aangesloten behoudsorganisatie.
Schepen, die aan de algemene criteria voldoen en waarvan het uiterlijk en de relatie met het vroegere gebruik in voldoende mate is behouden, worden als "Varend Monument®" aangemerkt. Voor de beoordeling van Varende Monumenten zijn specifieke criteria opgesteld aan de hand waarvan het schip wordt beoordeeld en ingedeeld in één van de categorieën van het Register. Ook schepen met een goedgekeurd restauratieplan kunnen in het Register worden ingeschreven als "Varend Monument®".
Beoordeling en aanleveren van de scheepsgegevens is een taak van de schouwcommissies van de aangesloten behoudsorganisaties, het ontwikkelen van criteria en beoordelen van de procedures is een taak van de sectie.
Voor aanmelding en opname in het Register gelden de volgende algemene criteria:
- het schip is ouder dan vijftig jaar;
- het heeft ligplaats in Nederland of vaart onder Nederlandse vlag;
- het scheepstype was meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren of was typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw.

Schepen die uitsluitend aan de algemene criteria voldoen worden als "Historisch Casco" opgenomen in de Schepenlijst Historische Vaartuigen.

De inschrijving gebeurt in drie fasen:
- aanmelding
- voorlopige registratie
- definitieve registratie

U kunt uw schip aanmelden door het formulier "aanmelding vaartuigen" in te vullen en tezamen met één of meerdere foto's van het schip en eventuele overige bescheiden, te sturen aan het secretariaat Sectie Varende Monumenten. Leden van een bij de FONV aangesloten behoudsorganisatie dienen de aanmelding aan de eigen behoudsorganisatie te zenden. Aanmeldingsformulieren zijn te verkrijgen bij de secretariaten van de behoudsorganisaties of bij het secretariaat van de Sectie Varende Monumenten.

Voorlopige registratie
Door de schouwcommissie van de geëigende behoudsorganisatie wordt de eigenaar d.m.v. een inventarisatieformulier verzocht om uitgebreide gegevens van het schip te verstrekken.
Na toetsing van de aangeleverde gegevens aan de hand van uitgewerkte criteria per scheepstype, wordt het schip voorlopig beoordeeld. Als het schip aan deze uitgewerkte criteria voldoet kan het een voorlopige inschrijving krijgen als "Varend Monument®" in het Nationaal Register Varende Monumenten met het bijbehorende bewijs (blauwe pas).
Schepen die na deze beoordeling niet voldoen aan de uitgewerkte criteria doch wel aan de algemene criteria worden opgenomen in de Schepenlijst Historische Vaartuigen, de eigenaar krijgt een bewijs van inschrijving als "Historisch Casco" (grijze pas).

Definitieve registratie:
door de schouwcommissie wordt het schip bezocht waarbij het schip op basis van de door de eigenaar verstrekte gegevens wordt geschouwd. Hierna wordt het schip ingedeeld in één van de categorieën die binnen het register worden gehanteerd, variërend van beperkt tot geheel monumentaal. Een inschrijving in het register blijft in principe 5 jaar geldig.

Rode diesel:
in 1993 werd door het kabinet besloten dat pleziervaartuigen niet meer op rode dieselolie mochten varen. De FONV is daarop een overleg gestart met het Ministerie van Financiën om vrijstelling van deze maatregel te krijgen voor historische schepen.
Februari 1997 kreeg de FONV bericht van het ministerie: "Schepen die zijn ingeschreven in het Nationaal Register Varende Monumenten als Varend Monument® (blauwe pas) werden uitgezonderd van het begrip pleziervaartuigen zodat voor deze schepen laagbelaste dieselolie mag worden ingenomen". Voorwaarde was dat de schepen zich bij iedere vaarbeweging moesten melden bij de douane. Ook waren Historische Casco's (grijze pas) uitgesloten van deze regeling. Dit was reden voor de FONV om in maart '97 opnieuw te gaan praten met het ministerie en met de douane met als resultaat dat het ministerie met een nieuw voorstel zou komen. In het Handboek Accijns van de douane werd per 1 juli 1997 het artikel 4.1.5 "Varende Monumenten" opgenomen waarin schepen, ingeschreven in het Nationaal Register Varende Monumenten in de categorieën A en B (blauwe pas) laagbelaste olie in de brandstoftank mochten hebben. In dit artikel werd niet meer gesproken over de meldplicht voor het varen met rode olie. Door het Ministerie van Financiën werd het "rode olie" voorstel voor advies aan de Europese Commissie gestuurd. In afwachting van het antwoord van de EC was met de douane een gedoog situatie afgesproken waarbij het varende monumenten met een "blauwe pas" was toestaan gebruik te maken van laagbelaste dieselolie. In het najaar 2001 kwam bericht uit Brussel dat de Europese Commissie het niet eens was met het Nederlandse voorstel om historische schepen te laten varen op laagbelaste dieselolie. Door de FONV werd daarop contact opgenomen met de Dienst Belastingen die "rode olie" in haar portefeuille heeft. Deze dienst bericht dat zij het standpunt van de Europese Commissie niet volgen.
Zij erkennen de problematiek van het varen met monumentale schepen en hebben de beleids-ruimte om in Nederland een eigen koers te varen.

Tekst uit het "Handboek Accijns"

d.d. 1 juli 1997

Voorhanden hebben van laagbelaste olie

4.1.5. Varende monumenten

Schepen die zijn ingeschreven in het "nationaal register varende monumenten" en als zodanig de status van varend monument (categorie A of B, zie tabel 4) hebben gekregen, worden van het begrip "pleziervaartuig" uitgesloten als het gaat om het voorhanden hebben van laagbelaste olie in de brandstoftank.

Dit betekent dat de schepen die onder de hiervoor genoemde categorieën van het nationaal register zijn ingedeeld, mogen worden voortbewogen op laagbelaste olie. Hiervoor is geen aparte vergunning vereist.

Let op
Het feit dat deze schepen worden uitgesloten van het begrip "pleziervaartuig"' wil niet zeggen dat ze gebruik kunnen maken van de bunkerregeling (Art. 66 WA) en de proviandregeling (Art. 66a WA). De uitsluiting heeft immers alleen betrekking op de ontheffing van het verbod tot het voorhanden hebben van laagbelaste olie in de brandstoftank.

Om in aanmerking te komen voor inschrijving het nationaal register van varende monumenten moet een schip aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Het is ouder dan vijftig jaar.
- Het heeft zijn ligplaats in Nederland of vaart onder de Nederlandse vlag.
- Het scheepstype was meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren of typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw.

De categorie-indeling van de schepen in het nationaal register van varende monumenten is gerelateerd aan:

- de romp;
- de opbouw van het schip;
- de voortstuwing van het schip.

In tabel 4 kunt u lezen welke categorieën worden onderscheiden.

Cate-gorie	**Status**	**Omschrijving**	**Laagbelaste olie in brandstoftank**
A1	Geheel monumentaal	Alle drie de onderdelen van het schip bevinden zich in een staat die overeenkomt met het oorspronkelijke gebruik, de bouwwijze en het uiterlijk van dat scheepstype.	toegestaan

A2	Voldoende monumentaal	Alle drie de onderdelen van het schip bevinden zich minstens in een staat waarbij het uiterlijk en de relatie met het oorspronkelijk gebruik van dat scheepstype is behouden.	toegestaan
A3	Beperkt monumentaal	Alle drie de onderdelen van het schip bevinden zich minstens in een staat waarbij de herkenbaarheid en het uiterlijk van dat scheepstype en het oorspronkelijke gebruik in grote lijnen is behouden.	toegestaan
B	In potentie monumentaal	Ten minste de romp van het schip bevindt zich in een staat waarbij de herkenbaarheid met het oorspronkelijke gebruik en het uiterlijk van dat scheepstype geen geweld is aangedaan. Voor het schip is een restauratieplan aanwezig dat ten minste voldoet aan de eisen van categorie A3.	toegestaan
C	Niet Monumentaal	Hierin zijn de overige schepen opgenomen die monumentaal niet voldoen aan de categorieën A1, A2, A3 of B.	niet toegestaan

Het artikel 4.1.5. in het Handboek Accijns betreffende varende monumenten en het varen op laagbelaste diesel is niet gewijzigd en blijft dus van kracht. Heeft u een geldige "blauwe pas" en wordt u toch bekeurd wegens gebruik van rode olie, betaal dan niet en laat de zaak voorkomen. Controleer wel of uw blauwe pas nog geldig is; de vervaldatum mag niet verstreken zijn en de tenaamstelling van de pas moet juist zijn.

Certificaat voor wachtschepen: afgegeven door Scouting met een geldigheid van 5 jaar na de laatste droge keuring.

Gas attest:
binnenvaartwet Artikel 14.15 gas attest (verplicht voor schepen die een CVO nodig hebben)
1. Voor elke vloeibaargasinstallatie die in overeenstemming is met dit hoofdstuk (hoofdstuk 14 binnenvaartwet) moet een aantekening worden geplaatst in het communautair binnenvaartcertificaat.
2. Deze aantekening wordt door de commissie van deskundigen geplaatst na de in artikel 14.13 bedoelde keuring.
3. De geldigheidsduur van de aantekening bedraagt ten hoogste drie jaar. Vóór iedere vernieuwing dient een nieuwe keuring overeenkomstig artikel 14.13 plaats te vinden.
Bij wijze van uitzondering kan de commissie van deskundigen op een met redenen omkleed verzoek van de eigenaar of zijn vertegenwoordiger de geldigheidsduur van de aantekening met ten hoogste drie maanden verlengen, zonder dat eerst een keuring overeenkomstig artikel 14.13 heeft plaatsgehad.
Deze verlenging wordt in het communautair binnenvaartcertificaat aangetekend.

Dit certificaat wordt afgegeven door een door IVW erkend installatiebedrijf voor schepen vanaf 20 meter.
Let op: De Hiswa gaskeuring is niet toegelaten!

Certificaten t.a.v. brandblusapparatuur:
(via erkende keuringsinstanties), per 3 jaar.

Reddingsvesten/reddingvlotten:
(een inflatable reddingsvest per bemanningslid).
Ondanks dat we reddingvlotten niet vaak zullen gebruiken, is het wel handig als het reddingvlot functioneert wanneer we het moeten gebruiken. Door fabrikanten wordt een 3 jaarlijkse keuringstermijn aan bevolen. Wedstrijdcomités en overheden kunnen andere termijnen stellen. Vaak wordt de keuringstermijn overschreden. Het functioneren van een dergelijk vlot kan dan niet meer gegarandeerd worden. Het aan boord hebben van een niet functionerend reddingvlot geeft alleen maar een schijnveiligheid en dient afgeraden te worden.

Keuringscertificaat navigatieverlichting:
ook pleziervaartuigen moeten goedgekeurde navigatieverlichting hebben. Niet alleen tijdens de vaart maar ook tijdens het stilliggen (bijv. voor anker).
Aan navigatieverlichting worden strenge eisen gesteld.
Als een navigatielicht voldoet aan de eisen dan wordt dit of aangegeven met een keurmerk in het lantaarnhuis, of middels een keuringscertificaat. Aan navigatieverlichting voor de binnenwateren (rijnvaart) worden andere eisen gesteld dan aan navigatieverlichting voor de zeevaart.

Drukvaten: sinds 1 augustus 2005 gelden er nieuwe regels voor de periodieke herkeuring voor drukapparatuur met en maximaal toelaatbare druk hoger dan 0,5 bar.

Net als bij de keuring voor gebruik valt de periodieke herkeuring tijdens de gebruiksfase onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar.
Dit geldt bijvoorbeeld voor drukvaten voor startlucht, compressoren en stoomketels.

Bescheiden betreffende elektrische installaties:
verplicht volgens voor de Rijnvaart.

Keuringsbewijzen brandblussen: betreffende draagbare blustoestellen en vast ingebouwde brandblusinstallaties.

Keuringsbewijs betreffende de kranen en hijsinstallaties:
hijs- en hefmiddelen zijn hulpgereedschappen die worden gebruikt voor het hijsen van goederen of mensen; ze vormen een vast onderdeel van een hijsinstallatie of ze worden toegepast als hijsgereedschap om lasten 'aan te slaan'.

Bekende voorbeelden zijn laad- en losgerei aan boord van schepen, kettingwerk, hijsbanden, handtakels, hijsdraden en staaldraadstroppen, hijsblokken, -jukken en klemmen.
Deze hijs- en hefmiddelen moeten voldoen aan wettelijke normen en richtlijnen en voorzien zijn van een geldig certificaat. Tevens geldt de verplichting om ze tijdens de gebruiksduur periodiek te keuren.
De aangewezen beproevingsinstellingen hebben zich als branche verenigd onder de naam Erkende Keurbedrijven Hijs- en Hefmiddelen, kortweg EKH. Doelstelling is om de wettelijke normen en richtlijnen op eenduidige wijze in de praktijk te brengen.

Om er zeker van te zijn dat dit op uniforme wijze wordt uitgevoerd, heeft de EKH werkvoorschriften opgesteld. De aangesloten bedrijven verplichten zich de inspectie en beproeving conform deze werkvoorschriften uit te voeren.
Een hijskraan is potentieel een gevaarlijk werktuig. Indien de juiste veiligheidsmaatregelen of -voorzieningen achterwege blijven, kunnen deze werktuigen een gevaar voor personen en omgeving opleveren en ernstige ongevallen veroorzaken door hun:
- in de regel ingewikkelde constructie;
- vaak grote omvang en bereik en
- opstelling op de werkplek.

Bij hijskranen moet daarom bijzondere aandacht worden besteed aan de veiligheid zowel bij de constructie als bij het gebruik. In de verschillende veiligheidsbesluiten van de arbeidsomstandighedenwet zijn daartoe voorschriften opgenomen.

Een kraanboek moet aanwezig zijn in de nabijheid van elke hijskraan met een bedrijfslast van 2 ton of meer. Voor een mobiele kraan moet dat zijn een "Kraanboek voor mobiele kraan" en voor een andere kraan een "Kraanboek voor vast opgestelde kraan, op rails rijdende kraan, drijvende kraan". Kraanboeken zijn verkrijgbaar bij de SdU-uitgeverij te Den Haag.

NB. Op een hijskraan moet altijd (ook onder de 2 ton) de maximale hijslast zijn aangegeven!

Documentatie:

Veiligheid
* **Calamiteiten lijst met telefoonnummers**, Marifoon kanaal 16; GPS exacte positie; aantal opvarenden en een GSM om 112 te bellen. Leg schip op een plaats dat hij te bereiken en te betreden is.

Calamiteitenplan: is maatwerk en RI&E dient als basis.
Oefen het calamiteitenplan
waardoor de reddingsmiddelen sneller kunnen worden ingezet en evalueer de resultaten.
Maak een opleidingsplan om de opvarenden te voorzien van kennis, inzicht en vaardigheden.
Dit kan verschil maken tussen leven en dood in stressvolle situaties. De verantwoording ligt bij de leiding.

Procedures vastleggen (Zie voorbeeld machinekamer)
* Eerste hulp;
* Brandbestrijding en
* Ontruimingsplan - interne organisatie.
* RI&E Risico's aan boord in kaart brengen en maatregelen nemen om risico's weg te nemen of te beperken.
* Arbochecklist.

Controle lijsten
* veiligheidsmiddelen voor de EHBO koffer,
* ontruimingsinstallatie,
* reddingsvesten,
* blusmiddel,
* vluchtwegen en orde en netheid > minder risco van brand.

Techniek

* Technische voorschriften binnenschepen -binnenvaartwet
* Technische schema's zoals voor bijv. de elektrische installatie.
* Alle gebruikershandleidingen, instructie boeken en boekjes inclusief quick reference kaarten.
* Garantiebewijzen.
* Alle productbeschrijvingen, handleidingen, montagehandleidingen en assemblage instructies.
* Onderdelenboeken.
* Zoveel mogelijk werkplaats manuals.
* Dealerlijst Nederland.
* Dealerlijst buitenland.

Procedure beschrijvingen van alle technische handelingen zoals bijv. vinklijst voor het starten van de hoofdmotor, winterklaar maken alle motoren en het weer in gebruik nemen van de motoren.
* Periodieke controle lijsten van de technische installatie.

Verder nog:
* Boekje met harde kaft voor aantekeningen; (Machinekamerboek);
* Diverse motoronderhoud boeken.

Procedure machinekamer

Algemeen



Laat altijd de overige bemanningsleden weten dat iemand de machinekamer gaat betreden. (melden)

Maak gebruik van de van toepassing zijnde veiligheids- en reddingsmiddelen, kleding, uitrusting en communicatiemiddelen.

Betreden van machinekamer en routine inspectie



ONT/grendel het luik of de luiken.
Ventileer de machinekamer

Schakel de verlichting en ventilatie van de machinekamer aan.





Controleer of de hoofdschakelaars van de machines UIT staan zodat er niet gestart kan worden.
In de stuurhut kunnen de motoren niet eerder gestart worden voordat deze schakelaars op AAN staan.
De motoren niet eerder starten, dan nadat het bemanningslid dat in de machinekamer is of is geweest, aangeeft dat gestart kan worden.

Schat in of de ruimte veilig is.



Controleer de vluchtwegen van de machinekamer op versperringen en toegankelijkheid.



De routinecontrole omvat een controle van alle vloeistof niveaus van alle aan boord zijnde systemen: smeerolie, koelwater, hydrauliek, CV/koel, smeer, uitlaatgassen etc. Geen lekkages en/of zichtbare slijtage. Tijdens het in bedrijf zijn van het schip kan het wenselijk zijn dat een visuele controle in de machinekamer wordt uitgevoerd.
Let op temperatuurgevoelige systemen (uitlaat, koelwaterleidingen, CV-leidingen) en bewegende delen.

Onderhoud van de machinekamer



De vloerplaten moeten schoon zijn en vast liggen.
Geen losse onderdelen in de machinekamer.

Bij aantreffen van verontreinigingen (lekolie etc) dit direct opruimen (doeken) en proberen de oorzaak vast te stellen en daarop actie ondernemen; verhelpen of doorgeven aan de onderhoudsmedewerker. De gebruikte doeken in een gesloten metalen behuizing bewaren.

De bilge van de machinekamer dient zoveel mogelijk leeg en droog te zijn. (Let op lekkage)

Brandblus-/ dekwaspomp-lenssysteem



Het in-/ uitschakelen van de pomp-/lenssystemen moet bij voorkeur door één (1) persoon worden uitgevoerd om vergissingen te voorkomen.

Toelichting Machinekamer procedure

Inleiding

Onder het begrip machinekamer procedure kunnen vele zaken worden begrepen. Diverse gebruikershandleidingen van de vaartuigen gaan in detail in op de handelingen die moeten worden verricht. Die handelingen worden in deze procedure niet beschreven omdat ze sterk vaartuig-afhankelijk zijn.
Behalve op het eigen schip kan de procedure ook worden toegepast tijdens controle van de machinekamers op andere schepen.
Elke machinekamer bevat diverse werktuigen en onderdelen die aanleiding kunnen zijn tot onveilige situaties. Afhankelijk van de bouw van het schip, zal de machinekamer goed dan wel minder goed toegankelijk zijn. Dit geldt ook voor de ruimte in de machinekamer.
De machinekamer is volgens de geldende eisen ingericht. Desondanks treft men inspectiepunten en werktuigen op moeilijk bereikbare en onlogische plaatsen aan.
Onder de werkruimte wordt begrepen: alle ruimten, looppaden die nodig zijn om een routine inspectie in de machinekamer te kunnen uitvoeren. De werkzaamheden die door ons in de machinekamer worden uitgevoerd zijn:
- routine controle voor het in bedrijf nemen van het schip;
- onderhoud van de machinekamer;
- in bedrijf stellen van pomp systemen en andere werktuigen.

Het uitvoeren van deze handelingen zal sterk afhangen van de bekendheid met deze materie en het inzicht van de persoon.

Risico's

In en om de machinekamer hebben we te maken met tal van risico's. Deze kunnen we uitsplitsen in risico's voor de persoon en risico's voor schip en omgeving. De risico's voor schip en omgeving kunnen indirect ook risico's opleveren voor de persoon.



Risico's voor personen

- geluidsoverlast;
- gladheid;
- draaiende delen;
- hitte;
- rookgassen;
- spanning (220-380 volt) dragende delen;
- routine;
- loszittende kleding, onjuist schoeisel;
- fysieke / lichamelijke gesteldheid van de persoon;
- onbekendheid met de machinekamer;
- gebruik van gereedschappen;
- ontbreken verlichting;
- in contact komen met (gevaarlijke) vloeistoffen;
- onverwacht (automatisch) inschakelen/starten van systemen;
- moeilijk bereikbare afsluiters, inspectiepunten;
- ondeugdelijke, verouderde beschermingsmiddelen;
- ondeugdelijke oplossing (middel erger dan de kwaal).

Risico's voor het schip en omgeving
- afwijkingen
- storingen
- modificaties
- brandbare vloeistoffen
- accu's
- ontbreken afscherming van "hete" delen
- opslag service producten (smeerolie, antivries, etc.)
- hulp gereedschappen (oliekannen, trechters etc)
- onduidelijk / onlogisch leidingsysteem
- onjuiste waarneming van niveauaanduidingen en/of afsluiterstanden)



- onjuiste bediening van de systemen
- overdruk, drooglopen van pompen
- onderschatting van de situatie

Hoe de risico's voor personen te voorkomen, te verkleinen en te bestrijden
Om veilig te kunnen werken moeten we de risico's voorkomen dan wel verminderen en de werkomgeving daarop in richten. Vooral voor het laatste punt geldt dat dit bij de bouw of verbouw van het vaartuig alle aandacht moet hebben. Risico's kunnen we voor een groot deel voorkomen door het toepassen van de juiste procedure.
Risico's kunnen we verder beperken door toepassing van (persoonlijke) beschermingsmiddelen:
- gebruik van gehoorbescherming (oordoppen / beschermkappen);
- dragen van een gesloten overall (zonder epauletten) en veiligheidsschoenen;



- niet in de machinekamer bij zware zeegang en op vol vermogen;
- beperken tot routine-inspecties;
- bekend zijn met de machinekamer en werking van werktuigen;
- schoonhouden vloerplaten;
- goed functionerende verlichting op juiste plaats;
- gebruik maken van handlamp;
- communicatie met leden bemanning en onderhoudsmedewerker;
- gebruik maken van speciale opslagplaatsen voor service middelen;
- bekend zijn met het gebruik van de juiste (hulp)gereedschappen;
- bekend zijn met de vluchtwegen van de machinekamer;
- vastleggen van handelingen in het journaal.

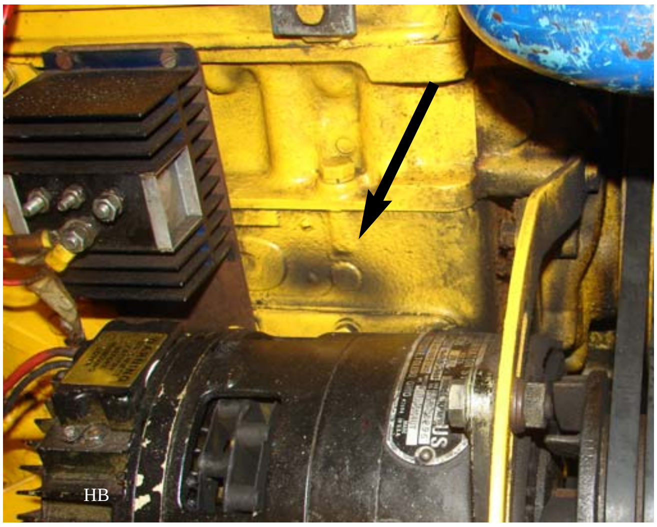
Hoe de risico's voor het schip en omgeving te voorkomen, te verkleinen en te bestrijden
- gebruik van alarm systemen;



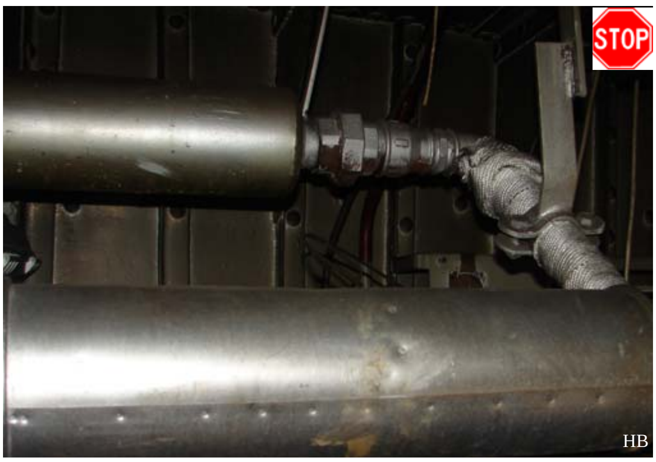
- afschermen van bewegende delen;
- toepassing van hitte beschermende materialen;
- goed functioneerde ventilatiesystemen;
- toepassen van blusmiddelen / systemen;
- logische uitvoering van het leidingsysteem;
- teksten op kranen, leidingen en bedieningsonderdelen;
- afsluiters en inspectiepunten op logische en bereikbare plaatsen;
- bij storingen informatie inwinnen bij technische medewerker, leverancier / fabrikant (via de telefoon of internet)
  * systeem buiten gebruik stellen (als dat mogelijk is)
  * periodiek onderhoud aan de beschermingsmiddelen en hiervan een lijst bijhouden.

Werkwijze

Betreden van machinekamer en routine inspectie
Voordat men de machinekamer in gaat moet men eerst de verlichting aan doen. (Ventileren) (Kijken)
De verlichting (220 volt) kan, als het schip in gebruik is permanent blijven branden.
Vervolgens maakt men een inschatting van de situatie in de machinekamer: temperatuur, rook, geluid, geur, vloeistofniveau onder vloerplaten etc.



Afwijkingen hierin zijn een signaal voor mogelijk gevaar en kunnen op dat moment al een aanleiding zijn om de ruimte niet te betreden of om maatregelen te nemen (ventileren, lucht toevoeren sluiten, inschakelen de pompen, hulp van derden inroepen).
Het uitgangspunt is om goed gekleed (zonder losse delen) een controle in de machinekamer te kunnen uitvoeren.
Het dwingt om de ruimte schoon en ordelijke te houden, dit komt de veiligheid ten goede. Bij de keuze van kleding dient aandacht te zijn voor het bewegen in dergelijke ruimten. Draag kleding altijd gesloten en beperk zoveel mogelijk kleding met riemen en banden.
Bij meer uitgebreide werkzaamheden in de machinekamer is het dragen van een overall aan te bevelen.
Gebruik afhankelijk van de werkzaamheden persoonlijke beschermingsmiddelen: gehoorbescherming, veiligheidsschoeisel, handschoenen.
Persoonsgebonden beschermingsmiddelen leiden tot beter onderhoud en beheer van de middelen. Gebruik altijd deugdelijke beschermingsmiddelen. Bij defecten direct het onderdeel verwijderen en vervangen. Laat altijd de overige bemanningsleden weten dat iemand de machinekamer gaat betreden. Als motoren nog niet zijn gestart geworden, dan deze pas starten nadat de persoon die in de machinekamer is of is geweest dit aangeeft.
De technische uitvoering van de inrichting van de machinekamer bepaalt in de regel de toegankelijkheid. Kleine aanpassing kunnen soms grote positieve invloed op de toegankelijkheid en bereikbaarheid hebben. Deze oplossingen worden meestal in de praktijk bedacht en niet achter de tekentafel. Dergelijke gewenste aanpassingen moeten wel worden aangegeven en besproken.



Gasdraadfittingen lekken vaak door temperatuurswisselingen CO gevaar!

Let op temperatuurgevoelige systemen (uitlaat, koelwaterleidingen, CV-leidingen) en draag kennis van de ligging van deze systemen over om ongewenst contact te voorkomen. Geef afwijkingen in de machinekamer altijd aan iedereen door (tijdelijke verwijderde onderdelen etc.) en markeer deze plaats.
De routinecontrole omvat een controle van alle vloeistof niveaus van alle aan boord zijnde systemen: smeerolie, koelwater, hydrauliek, CV/koel, smeer, uitlaatgassen etc. Deze controles dienen ook plaats te vinden bij het wisselen van bemanning en/of als het schip langere tijd achtereen in bedrijf zal zijn. Tijdens het in bedrijf zijn van het schip kan het wenselijk zijn dat een visuele controle in de machinekamer wordt uitgevoerd.

Onderhoud van de machinekamer



Zorg dat de vloerplaten altijd schoon zijn. In de machinekamer mogen onderdelen, gereedschappen en oliebussen niet los worden neergezet. Deze voorwerpen alleen wegzetten op daarvoor ingerichte plaatsen. Na het verrichten van reparaties, verversen van motoren en kleine onderhoudswerkzaamheden dient door de eindverantwoordelijke (meestal de schipper) een eindinspectie te worden uitgevoerd en een gereed melding in het scheepsjournaal plaats te vinden. Bij aantreffen van verontreinigingen (lekolie etc) dit direct opruimen en proberen de oorzaak vast te stellen en daarop actie ondernemen: verhelpen of doorgeven aan de onderhoudsmedewerker.





De bilge van de machinekamer dient zoveel mogelijk leeg te zijn. Met behulp van de aanwezige handlenspomp kan via de zuigbuis en losse zuigslang vloeistof worden weggepompt naar de vuilolietank. Let daarbij op de juiste stand van de kranen. Met deze handlenspomp kunnen verschillende circuits worden bediend. Zet na afloop alle afsluiters weer dicht om bij ongewenste bediening van de handlenspomp met niet gewenst gevolg te voorkomen.

Brandblus / dekwaspomp - lenssysteem

Het in of uitschakelen van pomp- / lenssystemen moet bij voorkeur door één persoon worden uitgevoerd om vergissingen te voorkomen. De leiding kleuren kunnen hierbij houvast geven. Veelal is het logisch volgen van het leidingstelsel de beste oplossing om vast te stellen welke afsluiters geopend dan wel gesloten moeten zijn om water bij het gewenste punt te krijgen dan wel water bij het gewenste punt weg te pompen. De stand open of dicht van enkele afsluiters wijst voor zich. Bij voorkeur kogelafsluiters gebruiken. De handel haaks op de leiding geeft een blokkade aan. Voor de overige afsluiters geldt rechtsom is dicht en linksom is open.
Bij het brandblus pompsysteem moeten in principe alle afsluiters in geopende positie staan. Bij inschakelen van de pomp dient immers direct water aan dek te zijn (eis van IVW). Let er op dat aan dek de slang is aangesloten en dat de afsluiter in geopende positie staat. Laat een tweede persoon bij de straalpijp staan en deze vasthouden en de straalpijp open zetten voordat de pomp wordt ingeschakeld om te voorkomen dat bij een gesloten straalpijp overdruk optreedt en omdat een geopende losliggende straalpijp zijn "eigen gang" gaat. In het geval het wenselijk is om de straalpijp toch te sluiten moet men bij het tweede aansluitpunt aan dek de afsluiter gedeeltelijk open zetten om overdruk te voorkomen. In de meeste gevallen zullen een of meerdere afsluiters van het inlaatsysteem dicht staan om het risico van vervullen als gevolg van een lekkage in het systeem te voorkomen.

Deze beschreven procedure geldt eveneens voor de "dekwaspomp". Deze pomp maakt voor een groot deel gebruik van het zelfde leidingnetwerk als de brandbluspomp en is als het ware parallel geschakeld aan de brandbluspomp.
De aandrijving van de brandbluspomp geschiedt bij voorkeur door een van de hoofdmotoren en wordt met behulp van een frictiekoppeling handmatig ingeschakeld. Door de hoofdmotor meer toeren (let op max. toeren, afhankelijk van de motor) te laten draaien kan de opbrengst van de pomp worden verhoogd. Het kan wenselijk zijn dat het toerental wordt bereikt zonder ingeschakelde koppeling. De koppeling (vooruit-neutraal-achteruit) kan op de regulateurstand worden uitgeschakeld (type afhankelijk).
De dekwaspomp wordt door een elektromotor aangedreven die nabij deze motor kan worden bediend.
Controleer na in gebruikname of het systeem goed functioneert (lekkages, verhitting, afwijkend geluid). Schakel bij afwijkingen het systeem direct uit en controleer het systeem en meldt de afwijkingen. Bij uitgeschakelde pompsystemen staan afsluiters zoveel mogelijk in gesloten toestand. Alle buitenboordafsluiters zijn voorzien van terugslagkleppen. Uitzondering hierop kan de lijn van het brandblussysteem zijn.



